

Č.j: 9398/2016-SŽDC-SSZ-ÚT1-Bal

Příloha ke schvalovacímu protokolu č.j. /2016-O6

POSUZOVACÍ PROTOKOL

Přípravné dokumentace stavby

„Rekonstrukce trakčních stožárů v trati Běchovice – Malešice 2.t.k.“

Červen 2016

A. Všeobecné údaje stavby

Přípravná dokumentace stavby (PD) „Rekonstrukce trakčních stožárů v trati Běchovice – Malešice 2. t. k.“ byla zadána spolu s povinnými přílohami záměru projektu v roce 2015 a byla dokončena v dubnu 2016. Zhotovitelem PD s povinnými přílohami záměru projektu je Elektrizace železnic Praha, a.s., hlavním inženýrem projektu je ing. Tomáš Krčma.

Přípravu stavby zajišťuje SŽDC, s.o., Stavební správa západ (SSZ), Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9 a vede ji ing. Jaroslav Štros.

Identifikační údaje stavby:

Název stavby:	Rekonstrukce trakčních stožárů v trati Běchovice – Malešice 2. t. k.
Místo stavby:	Traťový úsek Praha-Běchovice – Praha-Malešice
Katastrální území:	Malešice, Hrdlořezy, Hloubětín, Kyje, Hostavice, Dolní Počernice
Krajský úřad:	Hl. m. Praha
Stupeň dokumentace:	Přípravná dokumentace s povinnými přílohami záměru projektu
Investor:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC, s.o.) se sídlem Praha 1, Dlážďená 1003/7, PSČ 110 00
Zastoupený:	SŽDC, s.o. – Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Zhotovitel dokumentace:	Elektrizace železnic Praha, a.s. Nám. Hrdinů 1693/4a, 140 00 Praha 4 - Nusle

Výchozí podklady:

- Zadávací dokumentace (SŽDC SSZ 2015)
- Geodetické a mapové podklady (Správa železniční dopravní cesty, státní organizace – Správa železniční geodézie Praha, 2015)
- Plná moc pro zhotovitele Elektrizace železnic Praha, a.s. ze dne 22.12.2015, aby jednala za investora s třetími stranami v rozsahu předmětné stavby
- Předpisy, vyhlášky a normy, které mají vazbu na technické zpracování projektové dokumentace v technologické části, dopravní technologie, zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení; ve stavební části železničního svršku a spodku, nástupišť, pozemních stavebních objektů, energetických zařízení /EOV, silnoproudé rozvody a přípojky nn.; aj./.
- Zjišťování stavu jednotlivých stávajících zařízení v rámci prováděných místních šetření projektantů.
- Projednávání rozsahu a způsobu technického řešení na jednotlivých pracovních poradách

Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami:

Oprava mostu Niederleho v Praze-Malešicích (ul. Heldova), investorem je Technická správa komunikací hlavního města Prahy.

B. Základní údaje o stavbě:

Předmětná trať slouží jako součást objízdné trasy úseku Praha hl. n. – Praha-Běchovice, přičemž mimoúrovňové křížení v Běchovicích umožňuje bezkolizní příjezd od Úval do Prahy-Malešic. Výhledově je s tratí též počítáno v systému pražské integrované dopravy. Vzhledem k proběhlé modernizaci 1. tranzitního koridoru, souboru staveb v rámci „Nového spojení Praha“ a v současné době zahajované optimalizaci traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n. se tak předmětný úsek stává spolu s žst. Praha - Malešice nejzastaralejší a nejméně vyhovující partií východní části pražského železničního uzlu, bez možnosti splnit požadavky na bezpečný a spolehlivý provoz v blízké budoucnosti.

Důvodem realizace je výměna fyzicky zastaralého zařízení trakčního vedení v úseku Praha - Běchovice – Praha - Malešice. Stávající vedení bylo vybudováno v roce 1958 a přes úsilí provozovatele je ve značně zchátralém stavu daném překročením návrhové životnosti zařízení. Jen z titulu současné nízké intenzity dopravy (pouze nákladní) nedochází k poruchám s významným vlivem na provoz.

Tato stavba umožní zachování bezpečného a spolehlivého provozu a snížení nákladů na údržbu náhradou zastaralých a opotřebovaných prvků trakčního vedení prvky moderními (kotvení s brzdou, součásti z nekorodujících materiálů). Nová navržená bezpečnostní opatření na mostech provedená podle evropských norem zajistí bezpečný pohyb veřejnosti.

C. Navržené řešení a jeho zhodnocení

Obsahem přípravné dokumentace je především náhrada stávajícího nevyhovujícího trakčního vedení a stožárů nově zbudovaným zařízením.

Realizace projektu umožní dostát současným i budoucím požadavkům, zjednoduší údržbu, umožní zvýšení traťové rychlosti a zvýšení intenzity dopravy.

Stavební část

Trakční a energetická zařízení

Nově navržené trakční vedení širé trati (2.t.k.) je rozděleno do čtyř kotevních úseků. Ve směru na Běchovice začíná v mechanickém dělení, kde navazuje na systém 2M z žst. Běchovice, který byl realizován v rámci koridoru Běchovice – Praha Libeň. Ve směru na Malešice končí širá trať v elektrickém dělení žst. Malešice.

Trakční vedení (TV) je navrženo dle vzorové dokumentace sestavy „J“ a schválených doplňků. Nové trolejové vedení je svislé řetězovkové vedení, použita hlavní sestava TV - TR 150 mm² Cu + NL 120 mm² Cu bez přídavného lana, nosné lano sleduje klikatost troleje. Tato základní sestava TV bez zesilovacího vedení dle energetických výpočtů vyhoví i budoucímu výhledovému provozu. Nové rozmístění podpěr je navrženo na maximální rozpětí 65 m. Příčně situování stožárů je navrženo dle ČSN 34 1530 ed.2. Rozmístění trakčních stožárů je navrženo tak, aby vyhovělo i budoucí rekonstrukci 1. traťové koleje a stožáry byly situovány proti sobě. Nové stožáry TV jsou navrženy svorníkového provedení typu DS a BP.

Základní výška trolejového drátu podle ČSN 34 1530 ed.2 je 5,50m nad TK. Projektovaná normální výška v závěsech bude 5,60m od TK. V úseku stavby se v km 4,731 a 5,164 nachází nadjezdy s nízkou podjezdnou výškou. Pod těmito nadjezdy je navržena snížená výška trolejového drátu 5,10m od TK 2. koleje. Z obou stran nadjezdů budou umístěny v sestavě návěstidla pro snížení výšky troleje.

Ukolejnění kovových konstrukcí

Tato část dokumentace řeší ochranu před nebezpečným dotykovým napětím neživých částí přívodního vedení a ostatních zařízení v POTV (tzv. ukolejnění). Ukolejnění je vypracováno v souladu s ČSN 34 1500 ed.2, ČSN 34 1530 ed.2, ČSN 34 2613 ed.3, ČSN EN 50122-1 ed.2, TNŽ 34 2603.

Ukolejnění bude provedeno nepřímým ukolejněním zařízením omezujícím napětí. Rozsah řešení zahrnuje i úpravu ukolejnění stávajícího stavu v místech napojení na nové trakční vedení, provizorní ukolejnění a koordinaci vedení trakčních proudů během postupu výstavby.

Mosty, propustky, zdi

U stávajících nadjezdů v km 4,731 a v km 5,156 nad kolejí č. 2 se z obou stran nadjezdů namontují nové ochranné sítě lomené, součást č. H91/III (materiál Fe, Zn, plast) tak, aby byla splněna vzdálenost od živých částí TV, dle ČSN EN 50122-1 ed.2 – celkem 4 ks. Nově bude též provedeno ukolejnění těchto sítí, opět 1x každá strana nadjezdu (vodivě spojeno zábradlím) jedním vodičem přes opakovatelnou průrazku 250V ke krajní kolejnici koleje č. 1. Průrazka bude uchycena u paty pilíře nadjezdu. Umístění a nové provedení zábran bylo projednáno s vlastníkem mostů, který s rekonstrukcí souhlasí a požaduje, aby uchycení ochranných sítí bylo provedeno rozebíratelným způsobem, nikoli přivařením.

Stávající nevyhovující ochranné sítě obou nadjezdů včetně ukolejnění budou demontovány.

U obou nadjezdů se pro kolej č. 2 demontují odtlačné tyčové izolátory, které jsou připevněny na konstrukci mostu.

Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty:

D. Technologická část

Neobsazeno

E. Stavební část

E.1 Inženýrské objekty

E.1.4 Mosty, propustky, zdi

SO 02 Zábrany proti dotyku na mostních konstrukcích

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.1 Trakční vedení

SO 01 Úprava trakčního vedení 2.t.k.

E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 03 Ukolejnění podpěr TV a ocelových konstrukcí

D. Kapacitní údaje

Délka rekonstruovaného úseku	4104 m
Rozvinutá délka TV	4325 m
Ochranná opatření na mostech – ochranné sítě lomené	8 ks

E. Projednání přípravné dokumentace

Projednání s orgány státní správy:

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací - Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy, schválen 9.9.1999, stav k 30.6.2015.

Dle schváleného územního plánu leží stavba na pozemcích určených pro železniční dopravu. V současné době brání zhotoviteli, aby požádal o vydání územního rozhodnutí, prozatím nevydané koordinované stanovisko od Magistrátu hlavního města Prahy.

Projednání se správci inženýrských sítí a komunikací:

Správci inženýrských sítí je upozorněno na zařízení v jejich správě, kterých se dotýká řešení předmětné stavby a stanoví podmínky pro ochranu těchto zařízení, které musí být splněny při zpracování projektu a realizaci stavby. Stanoviska těchto účastníků řízení jsou založena v dokladové části přípravné dokumentace. V průběhu zpracování projektu stavby nutno doložit návazně další doklady o projednání s dotčenými orgány, organizacemi a správci sítí.

Projednání s dotčenými odbory SŽDC, s o., a ČD a.s.

PD byla v průběhu zpracování projednávána na pracovních poradách v rámci SŽDC, s.o. se složkami dotčenými stavbou. Podkladem pro zpracování PD byla též projednání dokumentace s dalšími dotčenými osobami.

PD byla projednána:

- se SŽDC s.o. Správa železniční energetiky, Územní správa Praha (ÚS Praha SŽE) stanoviskem č.j. 2528/2016-SŽDC-SŽE-ÚS_PHA_OE ze dne 14.3.2016
- se SŽDC s.o. Odborem strategie (O26) stanoviskem č.j. 13037/2016-SŽDC-O26 ze dne 24.3.2016
- se SŽDC s.o. Oblastním ředitelstvím Praha (OŘ PHA) souhrnným stanoviskem č.j. S 6570/PPD-10212/2016-SŽDC-OŘ PHA-OPS-Čer ze dne 23.3.2016
- se SŽDC s.o. Odborem základního řízení provozu (O12) a Odborem operativního řízení a výluk (O11) souhrnným stanoviskem č.j. 12218/2016-SŽDC-O12 ze dne 18.3.2016
- se SŽDC s.o. Odborem automatizace a elektrotechniky (O14) stanoviskem č.j. 14674/2016-SŽDC-O14 ze dne 5.4.2016
- se SŽDC s.o. Odborem traťového hospodářství (O13) stanoviskem č.j. 14945/2016-SŽDC-O13 ze dne 5.4.2016

- se SŽDC s.o. Stavební správou západ dílčími stanovisky specialistů
- se České dráhy, a.s. Odborem 03. Do termínu zpracování tohoto dokumentu vyjádření nedošlo
- se správci sítí. Vyjádření správců sítí jsou uvedena v části H Doklady
- s Odborem ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy (OCP MHMP). Vyjádření NATURA 2000 a že stavba nepodléhá posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí podle zákona jsou uvedena v části H Doklady

Přípravná dokumentace stavby byla vypracována v souladu s platnou legislativou a technickými normami a předpisy SŽDC, s.o. a ČD, a.s.

Veškeré připomínky, které vyplynuly z připomínkového řízení s uvedenými orgány SŽDC, s.o. a ČD, a.s. byly projektantem zhodnoceny a uzavřeny na konferenčním jednání připomínek dne 22.4.2016, záznam je součástí dokladové části „H“. Přijaté připomínky byly zapracovány do dokumentace, případně budou zapracovány do dalšího stupně projektové dokumentace.

F. Připomínky

1. V dalším stupni dokumentace a při realizaci stavby nutno splnit podmínky přijatých připomínek z jednání přípravné dokumentace, které jsou založeny v její dokladové části.
2. Stavbu nutno koordinovat se související a navazující stavbou uvedenou v části A. posuzovacího protokolu.

G. Závěr

Předložená PD odpovídá potřebám SŽDC a požadavkům zákona o drahách č. 266/1994 Sb., stavebního zákona č. 183/2006 Sb. a prováděcím vyhláškám k těmto zákonům, vše v aktuálním znění. Odpovídá i požadavkům na PD podle Směrnice GR č. 11/2006.

Na základě kladného výsledku jednání a posouzení předmětné PD

se doporučuje

a) schválit

přípravnou dokumentaci stavby

„Rekonstrukce trakčních stožárů v trati Běchovice – Malešice 2.t.k.“

b) uložit

investorovi stavby:

- zajistit další přípravu a realizaci předmětné stavby s tím, že v další přípravě a realizaci stavby bude sledováno:

- splnění bodu F. připomínky tohoto posuzovacího protokolu
- dodržení limitních nákladů stavby, které jsou stanoveny investičním plánem SŽDC, s.o.
- splnění kapacitních údajů stavby, uvedených v bodě D. tohoto posuzovacího protokolu.

Zpracovala: SŽDC, s.o., Stavební správa západ, ÚT1

Sepsali: Milan Balán, Ing. Jaroslav Štros

V Praze dne 27.6.2016



Ing. Bohuslav Stečínský, MSc.
náměstek ředitele pro techniku